

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LX. — Wydana i rozesłana dnia 8. października 1898.

Treść: (№ 182—183.) 182. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Ostrokoivic do Wyżowic. — 183. Obwieszczenie o przeniesieniu Najwyższej koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolejki lokalnej od Doliny do Wygody na Baronów Bertolda i Armina Popperów de Podbragy.

182.

Dokument koncesyjny z dnia 24. września 1898,

na kolej lokalną od Ostrokoivic do Wyżowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami inżynierow Emiliowi Janowitzowi w Kromieryżu w związku z inżynierem Emilem Törökiem w Budapeszcie, o to proszącym, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna o szlaku normalnym od przystanku na stację przeistoczyć się mającego w Otokowicach linii wiedeńsko-krakowskiej c. k. uprzew. kolej północnej Cesarza Ferdynanda do Wyżowic a to w myśl ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2. .

Koncesjonariusze obowiązani są rozpocząć budowę kolejki koncesyjnej niezwłocznie po

otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmiej dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wybudowania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać mają koncesjonariusze kaucję w sumie 50,000 zł. w papierach wartościowych, w których wolno lokować pieniędze sierocie.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolejki koncesyjowanej nadaje się koncesjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesjonariuszom do wybudowania wszelkich kolejek podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolejki koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do ośw. niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolejki żelaznej ustanowiło, jakież do istnie-

jących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolejów z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolejów żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu koncesjonowanej kolej lokalnej a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnym zezwoleniem Rządu i pod warkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesjonariuszów.

Emitowanie obligacji pierwszeństwa jest wzbronione.

Natomiast nadaje się koncesjonariuszom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszeństwa, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenta należąca się od akcji pierwszeństwa, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po pięć od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zaświadczenie Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia parku kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie gdyby ją rzeczywiście poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczne.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu amortyzacyjnego podlegającego zaświadczenie Rządu.

Statut Spółki jakież formularze akcji zakładowych i akcji pierwszeństwa podlegają zaświadczenie Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesjonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabijają dla koncesjonariuszów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzieniku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesjonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesjonariuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzanej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesjonariusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom Straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także przed upływem przerzeczonego czasu uznać koncesję za nieistniejącą nadal, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 9.

Wyjawszy przypadek wyraźnego zezwolenia Rządu, koncesjonariusze nie są upoważnieni do odstąpienia trzecim osobom utrzymywania ruchu na kolej koncesyjowanej.

Rząd zastrzega sobie prawo objęcia ruchu na kolej koncesyjowanej i utrzymywania go aż do upływu okresu koncesyjnego na rachunek koncesjonariuszów mianowicie w tym przypadku, gdyby kolej ta została bezpośrednio połączona z jedną z tych kolei, na których ruch utrzymuje Rząd.

W przypadku takim koncesjonariusze zwracają mają Rządowi koszt z powodu utrzymywania ruchu rzeczywiście ponoszone, lub według okoliczności, ryczałtowo oznaczone.

Zresztą warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakte, który zawarty będzie z koncesjonariuszami.

§. 10.

Koncesjonariusze obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać

tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów. Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

2. Cenę odkupu w myśl powyższego postanowienia obliczoną, płacić się będzie koncesjonariuszom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

3. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1 obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, jaka jest potrzebna na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd załatwionego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natenczas wynagrodzenie, które Rząd ma zapłacić za odstąpienie kolej będzie polegało na tem, że państwo wzmiarkowaną powyżej sumą roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku i zwracać będzie koncesjonariuszom podatek rentowy, od tej renty odkupu opłacać się mający.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych w myśl ustępu 2 a względnie zamiast sumy rocznej płacić się mającej według ustępu 3 za kapitał akcyjny, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od stu na rok wartości kapitałowej tych rat (bez doliczenia jak się samo przez się rozumie dodatku przewidzianego w ostatnim zdaniu ustępu 1).

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa jakiegokolwiek rodzaju. Obligacje dłużu państwa liczne będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod ll. 1 aż do 4 przepisanego bez dalszej zapłaty własność wolna od ciężarów i używanie kolej niniejszym koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i kasowe, a według okoliczności kolej podjazdowe własnością koncesyjaryuszy będące i przedsiębiorstwa poboczne Spółki, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- termin, od którego nastąpi odkupienie;
- przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które, bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź też z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- kwota ceny odkupu (ll. 1 aż do 4), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odku-

pienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmieniony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Koncesyjaryusze obowiązani są mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji o odkupieniu wymienione.

Gdyby koncesyjaryusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolejach odkupionych odbywać się będzie na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodząć będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należycie obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolej aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjaryusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich do tego celu potrzebował.

§. 12.

Gdy koncesja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 11, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie jak i w razie odkupienia kolei (§. 11), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeli istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie za pobiczono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funckionariusza, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funckionariuszów na koszt koncesjonariuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakież na walnych zgromadzeniach ile raz uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków w dokumencie koncesyjnym lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za nieistniejącą nadal jeszczego przed upływem czasu, na który została nadana.

Wittek r. w.

183.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z d. 24. września 1898,

o przeniesieniu Najwyższej koncesji na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolej lokalnej od Doliny do Wygody na Baronów Bertolda i Armina Popperów de Podhragy.

Gdy kolej lokalna od Doliny do Wygody stosownie do Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36, przez Barona Leopolda Poppera de Podhragy wybudowana i otwarta została po śmierci rzeczonego koncesjonariusza sądownie przyznana jego dziedzicom Baronom Bertoldowi i Arminowi Popperom de Podhragy, przeto na zasadzie Najwyższego postanowienia przynoszą się na rzeczonej dziedziców prawa i obowiązki koncesyjne co do oznaczonego szlaku kolejowego i z tego powodu ustanawiają się takowe odpowiednio zmienionym stosunkom, jak następuje:

I.

Postanowienia §§. 1 aż do 8 włącznie, tudzież 11 i 12 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36, zatrzymują moc swoją z następującymi uzupełnieniami:

1. Koncesjonariusze obowiązani są na żądanie Rządu wybudować przedłużenie koncesyjowanej kolej lokalnej od stacy w Wygodzie aż do granicy galicyjsko-węgierskiej w tym razie, jeżeli będzie zapewnione wybudowanie szlaku zbiegowego na terytorium węgierskim.

2. Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego jakież na uposażenie funduszu zasobnego, który Rząd ma ustanowić, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie gdyby ją przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesiono, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Koszta dalszych budowli po skończeniu kolej wykonanych lub koszta pomnożenia urządzeń ruchu mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

3. Pozycje taryfowe zniżone dla transportów wojskowych, stosowane być mają także do pospolitego ruszenia obu połów państwa, jakoteż do przewozu korpusów straży cywilnych (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.).

4. Ruch na kolej bieżącej przedmiotem niniejszego obwieszczenia, na której ciągle trwać ma regularny obrót osób i towarów, utrzymywać będzie Rząd przez cały okres koncesyjny na rachunek koncesyjuszów. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą kontraktem, który Rząd zawrze w tym względzie z koncesyjuszami.

5. Koncesyjusze obowiązani są dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektóreń jej częściami, za opłatą umówionych należytości i stosownego wynagrodzenia.

6. W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razu uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzec przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzyi, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

II.

Na miejsce postanowień §§. 9 i 10 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36, wydają się następujące zarządzenia:

7. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

a) Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 2 Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 3. marca 1883, Dz. u. p. Nr. 36 przepisanego uwolnienia od podatków, podatki i dodatki do podatków, tudzież wszelkie inne pobory publiczne ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem, uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek placenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do lat wolnych od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkiowi i potrącić z przychodów.

- b) Cenę odkupu stanowić ma taka suma, która w chwili odkupu odpowiada rachunkowej, z wzięciem za podstawę oprocentowania po 5% obliczyć się mającej, wartości kapitałowej rent rocznych, płatnych od chwili odkupu aż do upływu okresu koncesyjnego a obliczonych w myśl postanowień powyższych pod a).
- c) Cena odkupu zapłacona będzie bez względu na czasokres, w którym odkupienie nastąpi, według wyboru Rządu albo gotówką albo obligacyjami dłużu państwa.

Do uiszczenia zapłaty można użyć obligacji dłużu państwa jakiegobądź rodzaju, takowe zaś liczne będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędowicie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

- d) Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia przechodzi na państwo za wynagrodzenia przepisanego wyżej pod lit. a) aż do c), bez dalszej zapłaty, własność wolna od ciezarów i używanie kolej niniejszym koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami z wyjątkiem kolej podjazdowej do tartaku w Wygodzie ale z wliczeniem taboru wozowego i zapasów materyałów i zapasów kasowych, innych kolej podjazdowych gdyby własność koncesyjuszów stanowiły, tudzież przedsiębiorstw północnych spółki, jakoteż funduszów obrotowych i zasobnych z kapitału zakładowego utworzonych, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.
- e) Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się wykonania służącego Rządowi prawa odkupienia, oznaj-

miona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- α) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- β) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem odkupienia i inne przedmioty majątku, które jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają na państwo;
- γ) kwota ceny odkupu, którą państwo zapłaci przedsiębiorstwu kolejowemu, według okoliczności z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, tymczasowo obliczonej, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.
- /) Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości majątkowych, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkim przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

- g) Koncesyjusze obowiązani są mieć o to starań, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji, tyczącej się odkupienia wymienione.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadanie temu zobowiązaniu, Rząd ma prawo nawet bez zezwolenia koncesyjuszy i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczone przedmioty majątku.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei odkupionej odbywa się na rachunek państwa a przeto od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać

ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjusze obowiązani są oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakieby do tego celu ze strony koncesyjuszy potrzebne były.

8. Gdy koncesyja upłynie i od tego dnia, w którym to nastąpi, przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie kolei koncesyjowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakież — o ileby istniały — fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym wyżej pod l. 7, lit. d).

Tak wtedy gdy koncesyja upłynie jak i w razie odkupienia kolei, zatrzymają koncesyjusze na własność kolej podjazdową do tartaku w Wygodzie tudzież fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i aktywa obrachunkowe, jeżeliby istniały, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyjuszy z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

III.

Na miejsce postanowień zawartych w rozdziale I, punkt 9, tudzież w rozdziale II, punkt 1 i 2 warunków koncesyjnych z dnia 19. marca 1883, dla kolei lokalnej od Doliny do Wygody przepisanych, wydają się następujące zarządzenia:

9. Koncesyjusze obowiązani są dostarczyć taboru kołowego potrzebnego do utrzymywania ruchu na kolei lokalnej, a mianowicie dostarczyć mają 3 wagony osobowe, jeden wagon pocztowy i konduktorski, 50 wagonów towarowych, potrzebna ilość drewna, wagonów kolejowych i części składowych, rezerwowych, tudzież na żądanie Rządu także dwie lokomotywy z maksymalnym obciążeniem osiowem o 12 tonach. Pod względem konstrukcji taboru kołowego postarać się należy o zatwierdzenie Ministerstwa kolejów żelaznych.

10. W obrocie osobowym, pakunkowym i towarowym kolei lokalnej od Doliny do Wygody stosowane być mają bez wyjątku taryfy obowiązujące dla 9 kilometrów na liniach zbiegowych c. k. kolei

państwa, z klasyfikacją towarów zaprowadzoną na liniach galicyjskich c. k. kolei państwa.

W obrocie przejściowym między koleją lokalną od Doliny do Wygody a c. k. kolejami państwa nie oblicza się należności towarowych ryczałtowo, lecz sumuje się pozycje frachtowe obu stron bez zniżenia.

Pobierać się mające ceny przewozu osób i towarów liczyć wolno tylko w walucie krajowej w odnośnym czasie istniejącej bez doliczania ażyc.

Jak tylko kolej przyniesie w dwóch latach po sobie następujących z przewozu osób i towarów 4000 zł. czystej intraty z kilometra, Ministerstwo kolejów żelaznych może zarządzić stosunkowe zniżenie pozycji taryfowych, które do tego czasu obowiązywały.

Zniżenia, jakieby w przypadkach niedostatku i nadzwyczajnej drożyzny żywności dla ludzi i zwierząt użytkowych, lub z powodów ekonomicznych zaprowadzone zostały dla poszczególnych przedmiotów na liniach zbiegowych c. k. kolei państwa, mają

być stosowane także na kolejach lokalnych od Doliny do Wygody, jednakże z wyłączeniem drzewa, węgla drzewnego i cegiełek z węgla drzewnego.

11. Część I taryfy kolejów żelaznych austriackich i bośniacko-hercegowińskich zawierająca postanowienia wspólne co do przewozu osób, pakunku podróżnych, posyłek nagłych i psów, tudzież część I taryfy zawierająca postanowienia ogólne co do przewozu zwłok, zwierząt żywych i towarów na kolejach żelaznych austriacko-węgierskich i bośniacko-hercegowińskich, ta ostatnia ze zmianami, jakich wymagała klasyfikacja towarów c. k. austriackich kolejów państwa, będą na żądanie c. k. Ministerstwa kolejów żelaznych stosowane także na kolejach lokalnych od Doliny do Wygody.

12. Regulacja taryf osobowych i towarowych, tudzież świadczeń na cele publiczne, jest na teraz i na potem ustawodawstwu zastrzeżona.

Koncesjonariusze obowiązani są poddać się takiej regulacji.

Wittek r. w.